AMMINISTRAZIONE

DELLA

Navigazione a Vapore

NEL REGNO DELLE DUE SICILIE.

Rapporto diretto all'Adunanza Generale de' 10 Marzo 1842 dal Consiglio di Amministrazione.

Signori

Lo Statuto della nostra Società c'impone l'obbligo di riunirvi per darvi conto della gestione dello scorso anno.

Fedeli a' nostri doveri sommettiamo al vostro esame tutto ciò ch'è avvenuto nei dieci ultimi mesi dell'anno 1841, presentandovi benanchè i risultati dell'Amministrazione.

Voi esaminerete con quella saggezza che vi distingue e rileverete che sebbene nel suddetto periodo di tempo vi siano stati degl'infausti avvenimenti; pure i risultati sono favorevoli quantunque non corrispondono pienamente alle comuni brame.

Pria di ogni altra cosa è d'uopo riflettere che la costruzione de' bastimenti ordinata in Inghilterra ha impiegato maggior tempo di quello che si credeva. Questa circostanza ha impedito di dare un'organizzazione difinitiva al servizio di comunicazione sì a Ponente che a Levante, onde sostenere con vantaggio la concorrenza co'battelli a vapore di altre società. Oltre a ciò frequenti burrasche han turbata la nostra navigazione e con perdita di tempo hanno aumentate le spese.

I suddetti avvenimenti non debbono però disanimarvi: nel tratto successivo, siamo persuasi, che mediante un assidua vigilanza in tutt'i rami dell'amministrazione, la nostra impresa sempre prospererà.

In conformità della vostra deliberazione del 15 Marzo 1841 furono create 200 azioni per addirle al fondo di ammortizzazione, ricorrendo, per evitare di alienarle, ad un imprestito per procurare gli 80,000 Ducati necessarii per soddisfare l'aumento di prezzo dei bastimenti messi in costruzione.

Questo imprestito fu conchiuso con diversi capitalisti, convenendosi l'interesse alla ragione del 5½ per cento, rilasciando delle obbligazioni al latore, ciascuna di D. 1000.

Il consiglio onde non aggravare la società d'interessi, limitò l'anno scorso l'emissione delle obbligazioni a sole 60; ora ha messo in circolazione le rimanenti venti, rappresentanti un capitale di D. 20,000 a compimento degl'interi D. 80,000. —

Viviamo nella lusinga che animandosi nuovi battelli si aumenteranno gli utili addetti al fondo di ammortizzazione in maniera da estinguere in pochi anni i debiti contratti.

Permetterete che vi si espongano alcune circostanze riguardanti il bastimento detto il Mongibello.

Questo battello, pervenuto in Napoli verso la metà di Maggio dello scorso anno, fu messo in attività negli ultimi giorni dello stesso mese. Il costo totale del detto legno, compreso le spese del viaggio da Londra a Napoli, ascende a D. 158,976. —

Nè vi sorprenda se il costo di questo legno sia maggiore di quello degli altri appartenenti alla Società. Se ponete mente ad un bastimento di forza maggiore a tutti gli altri, corredato riccamente di biancheria e di argenteria, vedrete che in proporzione la spesa è stata minore degli altri.

Il consiglio di amministrazione con minuto esame ha discussi tutt'i documenti relativi ad una tal costruzione e li ha messi in confronto con le spese fatte per la Maria Cristina.

È da osservarsi che se il corpo del bastimento e delle macchine ha richiesto un prezzo maggiore a causa della forza maggiore, vi è stata però economia nelle spese di mobiglia ed armamento.

Il Mongibello per la sua solidità ed eleganza giustamente è stato qualificato il primo dei battelli a vapore del Mediterraneo.

Nel corso delle cose umane non tutto riesce favorevole ed è giocoforza che qualche volta si soggiaccia alle disavventure.

Nel primo viaggio di Ponente che fece il Mongibello fu urtato nella notte del 17 Giugno vicino all'isola dell'Elba, dal battello a vapore Sardo il Polluce. L'urto propriamente avvenne nel mare libero, cioè alla distanza di tre miglia e più al di là delle coste. Il Polluce in tale infrangente colò a fondo.

In tale occasione il Consiglio di Amministrazione si compiace di annunziarvi che la nostra Società è bene assistita e trionfa sempre pei principii di prudenza e di umanità. In quello avvenimento cotanto disgraziato furono salvati dallo stesso Mongibello i passaggieri e lo equipaggio del Polluce che sarebbero certamente naufragati senza un pronto soccorso.

Il capitano Ferdinando Cafiero conscio de' suoi doveri, appena salvati i passeggieri e l'equipaggio del Polluce, diresse il Mongibello verso il porto di Livorno, d'onde era precedentemente partito. Giunse colà alle ore dodici del seguente giorno diciotto, e dopo aver sbarcati gl'individui salvati,

si uniformò a quanto è prescritto dal dritto pubblico marittimo e dalle leggi di commercio. Egli fra le ore 24 fece la sua deposizione presso il Console di S. M. in concorso colla gente dell'equipaggio e passeggieri, notificò una tal dichiarazione all'amministrazione della compagnia sarda. Non così si comportò il capitano del POLLUCE, il quale notificò il costituto trascorsi i termini di dritto. Posteriormente la compagnia sarda ha citata la nostra a comparire innanzi il tribunale di commercio di Livorno. Ivi il nostro avvocato ha proposte delle giuste eccezioni, e la contesa fino al momento è rimasta sospesa.

Il Consiglio di amministrazione temè che dall'urto ricevuto il MONGIBELLO avesse sofferto maggior danno di quello che appariva; per cui volle mettere tutto in chiara luce. Dopo di essere seguiti tutti gli accomodi provvisori, opinò di far mettere il bastimento a secco per osservare quale fusse effettivamente il danno ricevuto. In effetti si diresse al Governo Francese il quale graziosamente permise che il MONGIBELLO entrasse nel bacino di Tolone. Avvertasi che fù un gran favore, dappoicchè trattavasi di legno mercantile ed appartenente ad una società napolitana. Questo favore fu conseguenza delle buone ed amichevoli relazioni, che la nostra società cerca di mantenere generalmente con tutti.

Abbiamo la soddisfazione di annunciarvi che osservatosi il MONGIBELLO nel bacino di Tolone fu rilevato che non aveva sofferto quel danno che si temeva.

Adempiuti gli accomodi in Tolone il MONGIBELLO fu messo di bel nuovo in attività ed il Consiglio di amministrazione per mera misura di condotta lo fece navigare nella Sicilia ed in Malta, luoghi nei quali è sommamente desiderato.

Nella notte del 29 Ottobre forte burrasca imperversò nel porto di Napoli, ove furono danneggiati molti bastimenti ancorati, fra quali il MONGIBELLO. Ciò fece soggiacere la Società ad altre spese per non lievi riparazioni.

In conseguenza delle esposte disavventure non deve recar meraviglia se il MONGIBELLO nei primi sette mesi della sua navigazione non ha prodotto alla Società quell'utile che tutti certamente ci attendevamo.

Attualmente nulla possiamo dirvi di preciso del costo del battello l'ERCOLANO. Questo legno è appena giunto ed il consiglio fino ad ora non ha ricevuto il dettaglio dei conti. Questo nuovo legno è presso a poco dello stesso modello del MONGIBELLO; ma gli è superiore per la grandezza.

I battelli il FRANCESCO I. e la MARIA CRISTINA hanno navigato in questo anno con incessante attività ed han prodotto la maggior parte dei lucri che presenta l'intrapresa. I detti battelli hanno alternato il servizio tra Marsiglia, la Sicilia e Malta e così si son conservate assiduamente le linee di comunicazione sì di Levante che di Ponente.

Nulla di positivo possiamo ancora dirvi in riguardo al deposito forzoso fatto in Francia appartenente

agli antichi azionisti. L'Amministrazione però non trascura di proseguire con valore le sue istanze per conseguire la dovuta restituzione.

Il consiglio di amministrazione non ha tralasciato di accettare quei contratti che sono conducenti al vantaggio della società. Si è stabilito un contratto col nostro Real Governo pel trasporto dei soldati svizzeri da Napoli a Genova e viceversa. Questo contratto assicura alla compagnia un'introito di qualche rilievo.

Finalmente è necessario che riflettiate che la scarsezza dei bastimenti, che dall'Inghilterra si recavano nel Mediterraneo, produsse aumento sul prezzo dei Carboni. L'amministrazione però operando cautamente ed in tempo opportuno, si provvedè di carboni, comprandoli ad un prezzo mite. Ora essendo cresciuto il numero dei nostri bastimenti, egli è indispensabile di aver sempre un deposito maggiore di Carboni pel quale vi dev'essere maggiore disborso, locchè costituisce una delle più importanti cure dell'Amministrazione.

Nuove concorrenze sorgono da pertutto; però l'Amministrazione sempre vigile per gl'interessi della società non risparmia mezzi onde nel concorso non rimanga al di sotto degli altri. Essa coll'esattezza del servizio al bordo de' bastimenti, col ribasso dei prezzi a norma delle circostanze e moderatamente e colla ricerca di novelle linee di comunicazione, s'impegna di ottenere sempre preferenza, con utile della società e vantaggio del pubblico.

Ci rimane ora a farvi conoscere colle cifre il risultato del bilancio dei dieci mesi.

PRODOTTO DE' VIAGGI.

La Maria Cristina da Marzo a Dicembre 1841 ha eseguito 24 viaggi, cioè 9 di Ponente, 14 di Sicilia, ed 1 di Malta, che hanno dato un introito lordo di D. 56,837. 51

Per Passeggieri . . . D. 39,929. 53

Per Merci e Posta. . » 16,907. 98

Le spese tutte, compreso cant. 19646 carbone ascendono a . . . . » 41,030. 22

Resta utile netto. . . . . D. 15,807. 29

Il Francesco 1.° ha eseguito 22 viaggi, cioè 10 di Ponente, 7 di Sicilia, e 5 di Malta che hanno dato un introito di. . . . . D. 55,959. 45

Per Passeggieri. . . . D. 37,629,46

Per Merci e Posta . . » 18,329,99

Le spese tutte compreso cant. 18510 carbone ascendono a . . . . » 38,316. 74

Resta utile netto . . . . D. 17,642. 71

Il Mongibello ha eseguito 18 viaggi e 3 passeggiate: cioè, 2 viaggi di Ponente compreso quello per riattarsi a Tolone, 12 di Sicilia, e 4 di Malta che hanno dato un introito lordo di. . . . . D. 30,595. 33

Per Passeggieri . . . D. 26,035. 43

Per Merci e Posta. . » 4,559. 90

Le spese compreso cant. 14228 carbone ascendono a . . . . » 28,034. 93

Resta utile netto . . . . D. 2,560. 40

CARBONE.

Cant. 16,211 esistevano in magazzino al 1.° Marzo 1841 calcolate a grana 80. D. 12,968. 80

» 58,775 comprati nei 10 mesi, che hanno costato con le spese relative. » 50,430. 76

Cant. 74,986 in tutto entrati in magazzino che costano. . . . . D. 63,399. 56

ne sono usciti

» 53,606 { Cant. 52,384 consumati dai tre bastimenti a grana 86 sono D. 45,050. 24 ; » 1,222 polvere ed altro venduti » 876. 87 } » 45,927. 11

Cant. 21,380 Esistenza al 1.° Gennaro 1842 calcolata a grana 80 $\frac{2}{10}$. . . . . D. 17,472. 45

COSTO DEL MONGIBELLO.

Macchine ed accessori	Lst.	9,534.	06.	5
Corpo del Bastimento ramato	»	10,220.	—	—
Alberatura, attrezzi, ancore e catene	»	1,082.	03.	3
Mobiglio	»	2,313.	12.	5
Lavori di ornamento	»	1,376.	19.	8
Spese generali, sicurtà e altro	»	753.	01.	11
Commissione agli agenti	»	1,011.	04.	4

Lst. 26,291. 08. —	D. 152,490. 12
Spese fatte in Napoli per completarlo e immetterlo	» 1,452. 81
Spese del viaggio di venuta	» 5,033. 35
Totale del costo	D. 158,976. 28

POSIZIONE DEL CONTO DI AMMORTIZZAZIONE.

Decimo degli utili de' 10 mesi sopra D. 36,010. 40	D. 3,601. 04
Dividenda sopra le 200 azioni assegnate a questo fondo che forma i 2/11 degli utili	D. 5,891. 61
	D. 9,492. 65
da dedurre, interessi pagati al 1.° Settembre sulle obbligazioni dell'imprestito di D. 60 mila	» 1,268. 64
Resta in conto dell'Ammortizzazione	D. 8,224. 01

RAGIONAMENTO DEGLI UTILI.

Utile del FRANCESCO I.°	D.	17,642. 71
» della MARIA CRISTINA	»	15,807. 29
» del MONGIBELLO	»	2,560. 40
	D.	36,010. 40
da dedurre; Decimo assegnato al fondo di Ammortizzazione	»	3,601. 04
	D.	32,409. 36
da dedurre; 2/11 dell'utile per dividenda attribuita alle 200 azioni del fondo di Ammortizzazione	»	5,891. 61
	D.	26,517. 75
da dedurre; 10 per cento compenso al Direttore	»	2,651. 77
Saldo	D.	23,865. 98
Saldo degli utili del precedente bilancio	»	3. 73
Totale	D.	23,869. 71
Sui quali si propone di dare agli Azionisti una dividenda di D. 25 per azione che sopra 900 importerebbe	»	22,500. —
Saldo da portare in conto a nuovo	D.	1,369. 71

I membri del Consiglio di Amministrazione.

CAV. GAETANO SERRA.
ILARIO DEGAS.
Conte FERDINANDO LUCCHESI.
Principe di S. GIACOMO.
GIOVANNI DEL GAUDIO.

Il Direttore.

AUGUSTO VIOLLIER.